



Broj: 03/10-50-18-43-7/23
Sarajevo, 17.8.2023.

Istraživanje broj: 349
Vrsta istraživanja: AN

MEĐUNARODNI AERODROMI U BOSNI I HERCEGOVINI I POSLOVANJE NISKOTARIFNIH AVIOKOMPANIJA

Pripremile:
Sena Uzunović
Nihada Jeleč

Istraživanje je namijenjeno poslanicima i delegatima, koji mogu postaviti dodatna pitanja, sugestije i komentare na email adresu: istrazivacki.sektor@parlament.ba.

Javnost Bosne i Hercegovine može komentirati radove, ali Istraživački sektor nema mogućnost da odgovara na komentare i diskutira o istraživanju.

Informacije navedene u sadržaju istraživanja važeće su u trenutku pripreme istraživanja i one se ne ažuriraju nakon objave istraživanja.

Istraživanje ne odražava zvaničan stav Parlamentarne skupštine Bosne i Hercegovine (PSBiH).

Sadržaj

Uvod.....	3
Najznačajnije niskotarifne kompanije koje djeluju u BiH	3
Obustavljanje pojedinih avionskih linija i zatvaranje baza niskotarifnih kompanija u Bosni i Hercegovini.....	3
Najvažnije zvanične informacije o poslovanju niskotarifnih kompanija u Bosni i Hercegovini	4
Naknada BHDCA po putniku i naknada po toni prevezene robe/tereta	5
Finansiranje direkcija za civilno zrakoplovstvo u Francuskoj, Njemačkoj, Italiji i Hrvatskoj	9
Propisi Evropske unije	11
Niskotarifni avioprevoznici u jugoistočnoj Evropi	12
YQ-taksa vs naknada po putniku i toni prevezene robe/tereta.....	12
Nadležnosti državnih organa.....	13
Naučne analize i objašnjenja čestih izmjena i obustavljanja linija niskotarifnih avioprevoznika	14

MEĐUNARODNI AERODROMI U BOSNI I HERCEGOVINI I POSLOVANJE NISKOTARIFNIH AVIOKOMPANIJA

Uvod

U istraživačkom radu navedene su sve javno dostupne informacije koje se odnose na međunarodne aerodrome u Bosni i Hercegovini i probleme koji su vezani za određene evropske niskotarifne aviokompanije ili *low-cost carrier* (LCC) i obustavljanje njihovih aviolinija. Istraživački rad je pripremljen na zahtjev ovlaštenog naručioca i namijenjen je članovima Komisije za saobraćaj i komunikacije Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine Bosne i Hercegovine. Nismo, nažalost, saznali konkretne razloge zbog kojih su ove aviokompanije obustavile pojedine avionske linije s aerodroma u Bosni i Hercegovini, imajući u vidu pravo ovih kompanija da samostalno određuju način informiranja o svojim poslovnim odlukama, ali smo predstavili informacije o sličnim situacijama općenito u Evropi. Slijedom navedenog, pored nekoliko zvaničnih izvještaja, saopćenja i jedne naučne analize, u radu su najviše korišteni sekundarni izvori, odnosno informacije dostupne na internetskim portalima, zbog ograničenosti izvora informacija.

Najznačajnije niskotarifne kompanije koje djeluju u BiH

Nekoliko niskotarifnih aviokompanija je u posljednjih deset godina uspostavilo avionske linije između bosanskohercegovačkih gradova (Sarajeva, Tuzle i Banja Luke) i, uglavnom, evropskih gradova. Dvije najznačajnije su irska kompanija Ryanair i mađarska kompanija Wizz Air koja je, osim avionskih linija, bila otvorila svoje baze na tuzlanskom i sarajevskom aerodromu (najveći investitor u Wizz Air je američka investicijska kuća Indigo Partners, specijalizirana za investicije u transportu, i većinu dioničara čine američke investicijske kuće, dok je sjedište Wizz Air Holdinga, kompanije-majke, u britanskoj poreznoj oazi Jersey, a sjedište Wizz Air je u Mađarskoj i predstavlja se kao mađarska kompanija).¹

Obustavljanje pojedinih avionskih linija i zatvaranje baza niskotarifnih kompanija u Bosni i Hercegovini

Wizz Air je krajem prošle godine zatvorio bazu u Sarajevu i objavio da će isto učiniti sredinom septembra 2023. godine u Tuzli. Osim toga, ukinuo je većinu uspostavljenih avionskih linija (zadržao samo osam iz tri bosanskohercegovačka grada – Sarajeva, Tuzle i Banja Luke).

Ryanair koristi usluge Međunarodnog aerodroma Banja Luka. Ova kompanija je zadržala sve uspostavljene linije, ali je u maju 2023. godine, i pored činjenice da je u ljeto vrhunac sezone godišnjih odmora i putovanja, smanjila broj letova s 20 na 14 sedmično. Ryanair je bio uspostavio nekoliko linija i s tuzlanskog aerodroma krajem 2022. godine, ali ih je ukinuo nakon samo pola godine.

¹ <https://www.poslovni.hr/svijet/niskotarifni-zracni-prijevoznici-zavladali-makedonskim-nebom-345021>
17.9.2018.

Najvažnije zvanične informacije o poslovanju niskotarifnih kompanija u Bosni i Hercegovini

Sarajevo - Wizz Air je u maju 2021. otvorio bazu na Međunarodnom aerodromu Sarajevo i uspostavio avionske linije između glavnog grada Bosne i Hercegovine i sedam država.² Međutim, samo godinu kasnije, u novembru 2022. godine, kompanija je zatvorila ovu bazu, izmjestila dva aviona i ukinula skoro sve linije iz glavnog grada.

„Wizz Air je tada saopštio da su nepovoljna situacija na tržištu i izazovno poslovno okruženje doveli do zatvaranja njihove baze u Sarajevu“.³

U medijima su se pojavile nezvanične informacije da je kompanija donijela ovakvu odluku zbog povoljnijih uvjeta poslovanja u Tuzli. Međutim, ubrzo se pokazalo da to najvjerojatnije nije stvarni razlog.

Kada je u pitanju sarajevski aerodrom, Ryanair nikada nije uspostavio avionske linije između glavnog grada i neke druge destinacije.

Tuzla: Wizz Air je prva niskotarifna aviokompanija koja je počela da saobraća u Bosni i Hercegovini, i to iz Tuzle 2013. godine. Nadalje, kompanija je na Međunarodnom aerodromu Tuzla otvorila bazu 2015. godine i u njoj stacionirala svoja dva aviona.

Prva polovina 2023. godine poslovno je bila izuzetno uspješna i za Wizz Air i za tuzlanski aerodrom. Wizz Air je značajno povećao broj letova, a Ryanair pokrenuo sedam letova sedmično. U četvrtom mjesecu tekuće godine u i iz Tuzle su bila 42 leta sedmično. Međutim, u maju je Ryanair obustavio sve letove, a u julu je Wizz Air objavio da ukida bazu u Tuzli sredinom septembra. Ovakvu odluku su iz kompanije obrazložili na sljedeći način: „Wizz Air potvrđuje da planira modificirati svoju mrežu i optimizirati letove u Bosni i Hercegovini preusmjerenjem svoja dva aviona iz Tuzle u druge baze unutar svoje mreže. Razlog tome je promjenjivo ekonomsko okruženje, kao i operativni izazovi uzrokovani vremenskim prilikama u regionu, kao i zbog iskorištavanja mogućnosti rasta preraspodjelom kapaciteta na druge rute sa većom potražnjom.“⁴

Kao jedan od razloga koji je uticao na donošenje ovakve odluke kompanija je navela „ekstremnu maglu sa kojom se Tuzla bori svake zime“⁵.

„Tuzla će sada imati samo četiri linije sa 11 letova tjedno... Aerodrom je ozbiljno uložio u infrastrukturu, logistiku, zaposlenike. I što sada sa svime time? Kako će Tuzla funkcionirati sa tek 11 letova tjedno? Treba priznati da Wizz Air opako reže baze u zadnje vrijeme, te je

² „Wizz Air otvorio bazu na sarajevskom aerodromu, letovi prema sedam zemalja“. Izvor: internetski portal „Klix“

<https://www.klix.ba/biznis/wizz-air-otvorio-bazu-na-sarajevskom-aerodromu-letovi-prema-sedam-zemalja/210520096> (datum pristupa: 2.8.2023.)

³ „Zašto Wizz Air hježi iz BiH: Zatvaraju baze, ukidaju linije“. Izvor: internetski portal „BiznisInfo“ <https://www.biznisinfo.ba/zasto-wizz-air-bjezi-iz-bih-zatvaraju-baze-ukidaju-linije/> (datum pristupa: 2.8.2023.)

⁴ „Wizz Air to shut Tuzla base EX-YU Aviation News“. Izvor informacija: portal EX-YU Aviation News <https://www.exyuaviation.com/2023/07/wizz-air-to-shut-tuzla-base.html> (datum pristupa: 2.8.2023.)

⁵ Isto.

zatvorio jednu četvrtinu baza. No, u regiji je zatvorio dvije od četiri baze. Jako puno! (...) Tuzla će izgubiti 3.744 letova godišnje, što je kapacitet od 696.384 sjedala. Ovo je bar 600.000 izgubljenih putnika. Tuzla će sada imati oko 179.000 putnika godišnje.“⁶

Mediji su objavili da su zvaničnici Aerodroma Tuzla iznenađeni odlukom, da je kompanija kao razlog za odluku navela optimizaciju letova te da će avione prebaciti u Tiranu. Zanimljivo je da je prije odluke Wizz Air uvjeravao poslovne partnere s tuzlanskog aerodroma da će u Tuzli bazirati i treći avion i zahtijevao da naprave i treći *gate* (ulaz/izlaz u avion). Radovi na izgradnji *gate* 3 traju tri godine i u fazi su završetka. Tražili su i osvjetljivanje centralne linije za koju je aerodrom osigurao sredstva.

„I tu je glavni problem. Aerodrom je od 2019. konstantno mijenjao direktore. I obećavao Wizz Airu sve što je kompanija tražila. (...) Jednako tako se već više od tri godine obećava osvjetljivanje centralne linije. Ovo je posebno važno tijekom zime kada Tuzla ima problema sa maglom. Wizz Air ovaj problem naglašava kao presudan. Wizz Air je radi problema sa maglom i snijegom tijekom zime znao imati i treći avion u Tuzli kako bi umanjio posljedice kašnjenja letova.“⁷

Prema dostupnim informacijama, osvjetljenje centralne aerodromske linije još nije urađeno na tuzlanskom aerodromu, kao ni aerodromski atrij, a kasne i radovi na parking u ispred aerodroma.

Banja Luka: Wizz Air i Ryanair saobraćaju u i iz Banje Luke. S banjalučkim Međunarodnim aerodromom imaju potpisane ugovore⁸ do proljeća 2024. godine. Međutim, obje kompanije su ovog ljeta značajno smanjile broj letova s banjalučkog aerodroma.

Mostar: Wizz Air nije uspostavio letove za Mostar, iako je ugovor bio potpisan. Nadalje, Ryanair je godinama pregovarao sa Aerodromom Mostar. Iako je više puta najavljivano, javno nije dostupna informacija da li je do toga došlo.

Naknada BHDCA po putniku i naknada po toni prevezene robe/tereta

Kao i u drugim državama, i u Bosni i Hercegovini se naplaćuju naknada po putniku i naknada po toni prevezene robe/tereta. U javnosti se postavlja pitanje da li su ove naknade razlog otkazivanja avionskih linija i zatvaranja baza niskotarifnih aviokompanija u Bosni i Hercegovini, a pojavile su se i tvrdnje da su navedene naknade razlog.

„Radi toga je iz Tuzle otišao Ryanair, a radi istog iznosa opako su smanjili broj letova Ryanair i Wizz Air u Podgorici ove zime. LCC tako reaguju na povećane izdatke“.⁹

⁶ „Tuzla na koljenima“, autor Alena Šćurica. Izvor: regionalni avio-portal Zamaaero <https://zamaaero.com/25/07/2023/analize/kolumna-alena-scurica-tuzla-na-koljenima/> (datum pristupa 2.8.2023.)

⁷ „Tuzla na koljenima“, autor Alena Šćurica. Izvor: regionalni avio-portal Zamaaero <https://zamaaero.com/25/07/2023/analize/kolumna-alena-scurica-tuzla-na-koljenima/> (datum pristupa 2.8.2023.)

⁸ „Wizz Air i Ryanair smanjuju broj letova iz Banje Luke, oglasili se i sa aerodroma“. Izvor: internetski portal Klix <https://www.klix.ba/biznis/privreda/wizz-air-i-ryanair-smanjuju-broj-letova-iz-banje-luke-oglasili-se-i-sa-aerodroma/230529076> (datum pristupa 2.8.2023.)

⁹ „Tuzla na koljenima“, autor Alena Šćurica. Izvor: regionalni avio-portal Zamaaero

Međutim, u obzir treba uzeti sve činjenice koje se odnose na ovo pitanje.

Napominjemo da navedene naknade u svom zakonodavstvu imaju **sve zemlje u regiji**, kao i **zemlje EU**, a **sve aviokompanije uredno plaćaju te naknade**. Osim toga, na aerodromima u Evropi naplaćuju se i druge vrste naknada: rutne naknade, naknade za terminale itd.

U Bosni i Hercegovini ove naknade propisane su **Zakonom o zrakoplovstvu**,¹⁰ u svrhu finansiranja Direkcije za civilno zrakoplovstvo (u daljnjem tekstu BHDCA):

“(Izvori finansiranja)

(1) BHDCA će se finansirati na sljedeći način:

- a) iz budžeta institucija Bosne i Hercegovine i međunarodnih obaveza Bosne i Hercegovine,
- b) iz dijela sredstava koja ostvaruje Bosna i Hercegovina kroz naknade od korisnika za pružene usluge u zračnoj plovidbi (rutne naknade),
- c) iz naknade koju plaćaju putnici u odlasku s aerodroma u BiH,
- d) od naknade koju plaćaju operateri zrakoplova po toni prevezene robe/tereta u civilnom zračnom saobraćaju,
- e) od prihoda koje ostvaruje vlastitom djelatnošću i
- f) drugih izvora u skladu sa zakonom.

(3) Naknada iz stava (1) tač. c), d), i e) ovog člana utvrđuje se posebnom odlukom BHDCA.” (Član 13. Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine)

Istim zakonom propisano je da je BHDCA nadležna za donošenje svih provedbenih propisa zasnovanih na Zakonu o zrakoplovstvu, a prije donošenja ovih propisa provodi konsultacije sa subjektima na koje se ti propisi odnose.

Iznos naknada koji je propisala Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine je među najnižim u državama regiona i EU.

Također treba napomenuti da se u Bosni i Hercegovini ova naknada naplaćuje od 2012. godine, na osnovi *Odluke o visini naknade koju plaća operator zrakoplova po prevezenom putniku i toni prevezene robe/tereta u odlasku sa aerodroma u Bosni i Hercegovini* („Službeni glasnik BiH“, broj 4/12), i da do ove godine u javnosti nisu zabilježene primjedbe. Utvrđeni iznosi naknade bili su drugačiji u odnosu na 2023. godinu, tj. prema Odluci iz 2012. godine¹¹ naknada po putniku je u periodu od 2012. do 2017. godine iznosila **10 KM**, a po toni prevezene robe/tereta - **50 KM**.

Odlukom iz 2017. godine¹² utvrđen je sljedeći iznos naknade koju je plaćao operator zrakoplova po putniku:

- a) 1 KM u 2017. godini,
- b) 2 KM u 2018. godini i

¹⁰ http://bhdca.gov.ba/website/dokumenti/zakon_o_zrakoplovstvu_ba.pdf ("Službeni glasnik BiH", broj 39/09 i 25/18)

¹¹ Odluka o visini naknade koju plaća operator zrakoplova po prevezenom putniku i toni prevezene robe/tereta u odlasku sa aerodroma u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj 4/12). Izvor: internetska stranica Službenog lista Bosne i Hercegovine <http://www.sluzbenilist.ba/page/akt/H93YGGsVhZA=> (datum pristupa 3.8.2023.)

¹² Odluka o visini naknade koju plaća operator zrakoplova po prevezenom putniku i toni prevezene robe/tereta u odlasku sa aerodroma u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj 4/17). Izvor: internetska stranica Službenog lista Bosne i Hercegovine <http://www.sluzbenilist.ba/page/akt/fzcPtCwQE4Q=> (datum pristupa 3.8.2023.)

c) 3 KM od 1.1.2019. godine.

Istom Odlukom iz 2017. godine operator zrakoplova je po toni prevezene robe/tereta u redovnom i povremenom (charter) zračnom prevozu u odlasku s aerodroma iz Bosne i Hercegovine plaćao naknadu u iznosu od:

- a) 20 KM u 2017. godini,
- b) 30 KM u 2018. godini i
- c) 40 KM od 1.1.2019. godine.

Dakle, visina naknada po putniku i po toni robe je ista već četiri godine u Bosni i Hercegovini.

Odluka BHDCA iz 2023. godine – Generalni direktor Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine donio je, uz prethodnu saglasnost Vijeća ministara i na osnovi relevantnih zakona, u martu 2023. godine *Odluku o visini naknade koju plaća operator zrakoplova po prevezenom putniku i toni prevezene robe/tereta u odlasku sa aerodroma u Bosni i Hercegovini* („Službeni glasnik BiH“, broj 20/23¹³). Naknada po prevezenom putniku u odlasku s aerodroma iz Bosne i Hercegovine iznosi tri KM, a 40 KM po toni prevezene robe/tereta u redovnom i povremenom (charter) zračnom prevozu. Visina ove naknade nije promijenjena još od 2019. godine.

Prema članu 4. navedene Odluke, operator aerodroma koji posjeduje potvrdu za obavljanje međunarodnog prometa dužan je BHDCA dostaviti mjesečni izvještaj o prevezenim putnicima/robi/teretu u redovnom zračnom prevozu u odlasku s aerodroma, po svakom pojedinačnom operatoru zrakoplova koji obavlja prevoz preko tog aerodroma, na način da se odvojeno prikažu podaci o prevozu putnika od podataka o prevozu robe/tereta.

Na osnovu tog izvještaja BHDCA ispostavlja fakturu operatoru zrakoplova, s rokom plaćanja od 30 dana od dana izdavanja fakture. Propisana naknada neoporeziva je i ne predstavlja prihod operatora aerodroma nego operator aerodroma istu naplaćuje u svoje ime, za račun BHDCA. (*Član 6. Odluke*)

Naknade služe za sljedeće namjene:

- ugovorene i druge posebne usluge u visini do 67% planiranih sredstava;
- finansiranje projekata u oblasti civilnog zrakoplovstva koji su u vezi s razvojem civilnog zrakoplovstva i unapređenjem zrakoplovne kulture i sigurnosti letenja (Safety) u generalnoj avijaciji Bosne i Hercegovine, te podizanjem nivoa zrakoplovne sigurnosti (Security) na međunarodnim aerodromima u Bosni i Hercegovini, u visini do 15% planiranih sredstava;
- plaćanje naknade operatorima aerodroma za prikupljanje podataka o prevezenim putnicima/robi/teretu u odlasku s aerodroma u Bosni i Hercegovini u visini do 3% planiranih sredstava; i
- kapitalna ulaganja u visini do 15% od planiranih sredstava. (*Član 8. Odluke*)

Odlukom iz 2023. godine u članu 9. propisana je prinudna naplata i ostale mjere za operatore zrakoplova u redovnom zračnom prevozu:

¹³ Izvor: internetska stranica Službenog lista Bosne i Hercegovine
<http://www.sluzbenilist.ba/page/akt/9uUgztz5k76kjin45hOPwvohz4nh78h77Ec=> (datum pristupa: 3.8.2023.)

„(1) Ukoliko operator zrakoplova ne izmiri dospjelu obavezu u propisanom roku, BHDCA po isteku roka od 45 dana od dana izdavanja fakture elektronskim putem upućuje opomenu za izmirenje duga.

(2) Ukoliko operator zrakoplova ne izmiri dug u cjelosti ni po prijemu opomene, BHDCA u roku od 60 dana od izdavanja fakture upućuje pisanu opomenu pred tužbu.

(3) U slučaju nepostupanja u skladu sa stavom (1) ovog člana, BHDCA vrši naplatu na način propisan pravilnikom kojim se regulira oblast odobravanja letova.

(4) U slučaju nemogućnosti naplate na način opisan stavom (3) ovog člana, BHDCA dospjela a nenaplaćena potraživanja naplaćuje sudskim putem.“

Revizorski izvještaj BHDC-a o naknadi po putniku i toni prevezene robe/tereta - U Izvještaju o obavljenoj finansijskoj reviziji Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine za 2022. godinu posebno je istaknut problem koji se odnosi na naknade utvrđene Odlukom o visini naknade koju plaćaju operateri aviona po prevezenom putniku u odlasku i visini naknade koju plaćaju operateri aviona po toni prevezene robe/tereta u odlasku sa aerodroma u Bosni i Hercegovini.

„Obzirom da aerodromi ranijih godina nisu dostavljali propisane izvještaje (izuzev Međunarodnog aerodroma Sarajevo) Pravobranilaštvo BiH je u januaru 2021. godine pokrenulo sudske postupke za naknadu štete protiv aerodromskih operatera u Tuzli, Banjoj Luci i Mostaru. Po pokretanju tužbi aerodromski operateri u Tuzli i Mostaru su dostavili retroaktivne izvještaje, s tim da je u izvještaju aerodromskog operatera iz Tuzle za period jun 2017. – avgust 2021. godine uočeno neslaganje, pa je isti vraćen na dopunu. Po retroaktivnom dobijanju izvještaja, Direkcija se obratila Ministarstvu finansija i trezora BiH u martu 2022. godine, od kojeg je dobila instrukciju da izvrši fakturisanje naknada za koje su naknadno dostavljeni izvještaji avio-kompanijama koje su poslovale, a i dalje posluju u istom pravnom obliku. Direkcija je postupila po datoj instrukciji i izvršila fakturisanje.

Međutim, aerodromski operater iz Banja Luke ni dalje ne dostavlja izvještaje. U oktobru 2022. godine Presudom okružnog suda u Banjoj Luci tuženi 'Aerodromi Republike Srpske a.d. Banja Luka je obavezan da tužiocu (Direkciji) isplati iznos od 264.424 KM sa zateznim kamatama, za tuženi period od februara 2017. godine do januara 2020. godine.

U skladu sa zaključkom Savjeta ministara BiH, Direkcija je sačinila novu Odluku o visini naknade koju plaća operater vazduhoplova po prevezenom putniku i toni prevezene robe/tereta u odlasku sa aerodroma u BiH, koju je Savjet ministara BiH usvojio 10.3.2023. godine, i istom su predviđene mjere koje Direkcija može da preduzme u slučaju nedostavljanja izvještaja od strane aerodromskih operatera i neplaćanja ispostavljenih faktura avio-kompanijama.”¹⁴

BHDCA o obustavljanju letova – BHDCA je u martu 2023. objavila saopćenje povodom natpisa u medijima da avio-kompanija RyanAir obustavlja operacije s Aerodroma Tuzla zbog naknade od tri konvertibilne marke po putniku u odlasku s aerodroma u BiH u kojem je, pored ostalog, navela sljedeće: „Ističemo da je, u periodu od stupanja na snagu pomenute odluke, samo Aerodrom Sarajevo uredno i blagovremeno dostavljao izvještaje na osnovu kojih je Direkcija avio-kompanijama slala fakture. Aerodromi u Tuzli, Mostaru i Banjaluci te izvještaje nisu dostavljali, zbog čega je Direkcija bila primorana pokrenuti sudske sporove protiv ovih

¹⁴ Izvještaj o obavljenoj finansijskoj reviziji Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine za 2022. godinu, str. 18 i 19. Izvor: internetska stranica Ureda za reviziju institucija Bosne i Hercegovine <http://www.revizija.gov.ba/Content/OpenAttachment?Id=05f695d6-4583-443b-a343-c4f0b4d2b9ad&langTag=bs> (datum pristupa 3.8.2023.)

aerodroma za nadoknadu štete koju je pretrpjela. Zbog navedenog, a nakon pravosnažnih sudskih presuda, svi građani Bosne i Hercegovine platiće nadoknadu štete iz budžeta.”

Da je Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH u pravu pokazuje i činjenica da su i drugi aerodromi, uz sarajevski, nakon što su pokrenuti sudski sporovi, **počeli dostavljati izvještaje o prevezenim putnicima.**

Na osnovu člana 23. Pravilnika o odobravanju letova propisano je da avio-kompanije moraju izmiriti eventualne finansijske obaveze prema Direkciji prije nego što podnesu zahtjev za odobravanje letova, te kompanija koja ne izmiri svoje obaveze prema Direkciji neće dobiti odobrenje bez obzira s kojeg aerodroma u BiH izvodi operacije.¹⁵

Finansiranje direkcija za civilno zrakoplovstvo u Francuskoj, Njemačkoj, Italiji i Hrvatskoj

U **Francuskoj** i **Njemačkoj**, na primjer, direkcije za civilno zrakoplovstvo su državne upravne organizacije koje su za svoj rad odgovorne ministarstvima transporta. U Njemačkoj ova direkcija se u potpunosti finansira iz naknada za usluge navigacije, a u Francuskoj se u obimu 83% finansira iz naknada za usluge navigacije i naknada koje plaćaju putnici, dok 7% čine operativne rezerve.¹⁶ **Prilog 19 uz Konvenciju o međunarodnoj civilnoj avijaciji sadrži odredbu o tome da u svrhu upravljanja sigurnošću civilne avijacije države uspostavljaju tijela s dovoljnim brojem kvalificiranog osoblja, uz adekvatno finansiranje.**¹⁷ Italijanska direkcija za civilno zrakoplovstvo finansira se iz naknada od koncesija za upravljanje aerodromima (u 2019. godini – oko 67%), iz državnog budžeta - za obavljanje institucionalnih poslova (u 2019. godini – 16%), iz naknada za usluge aerodromima, avioprevoznicima, kompanijama za navigaciju, stanicama za održavanje i popravku (u 2019. godini – 14%), iz naknada za rute i terminale (u 2019. godini – 2,5%), iz naknada profesionalnim tijelima za certifikate i dokumente, nepokretne imovine (u 2019. godini – oko 1%). Direktor ove direkcije smatra da je potrebna diversifikacija izvora finansiranja radi otpornosti na krize i tržišne šokove, a uključujući, između ostalog, samofinansiranje, kao i finansiranje iz državnog budžeta uz održavanje potrebne nezavisnosti od državne vlade.¹⁸

Vlada **Italije**, kako bi zaštitila potrošače od rastuće inflacije, usvojila je 7.8.2023. godine uredbu kojom se propisuje da tokom vrhunca sezone i interventnih situacija cijene avionskih karata na domaćim letovima do Sicilije i Sardinije ne mogu biti više od 200% veće nego prosječne. Također se zabranjuje primjena “dinamičnog formiranja cijena”, koje određuju automatizirani algoritmi, ukoliko se time čini ekonomska šteta korisnicima (ova mjera je dio

¹⁵ Saopćenje za javnost BHDCA od 31. marta 2023. „Obaveza plaćanja naknada je zakonski propisana“. Izvor: internetska stranica Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine <http://www.bhdca.gov.ba/index.php/bs/vijesti/615-saopstenje-za-javnost-obaveza-placanja-naknada-je-zakonski-propisana> (datum pristupa 3.8.2023.)

¹⁶ <https://www.icao.int/EURNAT/Other%20Meetings%20Seminars%20and%20Workshops/ICAO%20EUR-NAT%20SUSTAINABLE%20FUNDING%20OF%20STATES%20CIVIL%20AVIATION%20AUTHORITIE%20WORKSHOP%202020/2020%20ICAO%20EUR-NAT%20SUSTAINABLE%20FUNDING%20OF%20STATES%20CIVIL%20AVIATION%20AUTHORITIE%20WORKSHOP/2020%20CAA%20FINANCING%20WKSHP%20PPT02%20ICAO%20SEC.pdf>

¹⁷ https://caainternational.com/wp-content/uploads/2018/05/AN19_2ed-publication.pdf

¹⁸ <https://unitingaviation.com/regions/eurnat/kickstarting-work-on-the-sustainable-funding-of-civil-aviation-authorities-in-the-europe-north-atlantic-region/>

šireg nastojanja Vlade Italije da suzbije upotrebu umjetne inteligencije – AI i zaštiti potrošače od nepoštenih poslovnih prakse). Ryanair je zatražio od Vlade Italije da povuče ograničenje cijena, jer protuzakonito utiče na metode zasnovane na potražnji, koje aviokompanije koriste pri određivanju cijena. Osim toga, suprotno je propisima EU, a “posljedica će biti povećanje cijena za sve putnike, dok aviokompanije neće moći otvoriti nove aviolinije, jer će promotivno niske cijene u prelaznoj sezoni uticati na cijene tokom vrhunca sezone.” Također, Ryanair smatra da će ova mjera odvratiti aviokompanije od letova tokom zime, kao i da će obavljati letove na destinacije koje nemaju ograničenja cijena, smanjiti broj letova na Siciliju i Sardiniju, a kao rezultat svi putnici će plaćati znatno skuplje aviokarte. Ryanair također savjetuje Vladi Italije da smanji troškove dovođenja kapaciteta aviokompanija na ova ostrva, jer će se time povećati broj putnika i smanjiti prosječna cijena aviokarata.¹⁹

Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo osnovana je Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o zračnom prometu, kojeg je Hrvatski sabor donio na sjednici 20.4.2007. (NN 46/07). Osnivač Agencije je Republika Hrvatska, a osnivačka prava u skladu s odredbama ovog Zakona obavlja Vlada Republike Hrvatske. Agencija je **samostalna i neprofitna** pravna osoba koja obavlja poslove od interesa za Republiku Hrvatsku u okviru djelokruga utvrđenog Zakonom o zračnom prometu i Statutom Agencije, a za svoj rad odgovara Vladi Republike Hrvatske kojoj podnosi godišnji izvještaj o radu.

Operativni rad Agencije počeo je 9.3.2009., a djelatnost Agencije obuhvaća poslove vezane za sigurnost zračnog prometa, a osobito certificiranje, nadzor i inspekciju s ciljem osiguravanja kontinuiranog udovoljavanja zahtjevima za obavljanje zračnog prevoza i drugih djelatnosti u zračnom prometu, vođenje propisanih registara i evidencija te obavljanje drugih poslova utvrđenih Zakonom o zračnom prometu.

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture je resorno ministarstvo za područje djelatnosti Agencije. U skladu s odredbama Zakona i Statuta Agencije, Agencijom upravlja Vijeće koje se sastoji od pet članova, koje na prijedlog ministra imenuje Vlada. **Vijeće Agencije nema izvršne ni regulatorne ovlasti, kao ni ovlast za nametanje mjera na koje je ovlaštena Agencija.**

Po odredbama Zakona o zračnom prometu prihodi Agencije predstavljaju financijska sredstva za obavljanje i razvoj djelatnosti Agencije, a osiguravaju se:

- iz prihoda od djelatnosti Agencije,
- iz dijela naknada iz članka 96. stavka 12. Zakona, za poslove iz nadležnosti **Nacionalnog nadzornog tijela**, a koje naknade se utvrđuju u skladu s međunarodnim ugovorima koji obavezuju Republiku Hrvatsku i primjenjivim zakonodavstvom Europske unije,
- iz naknade koju plaćaju zračni prevoznici po toni prevezene robe/tereta u civilnom zračnom prometu,
- iz naknade koju plaćaju svi putnici u civilnom zračnom prometu u odlasku,
- iz ostalih izvora u skladu sa zakonom.

U **Hrvatskoj** je ministar mora, prometa i infrastrukture donio 2020. godine **Pravilnik o utvrđivanju visine naknada za rad Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo**,²⁰ kojim je zamijenjena ranija naredba koja je uređivala ovo pitanje. Po ovom pravilniku, naknada koju

¹⁹ <https://aviationweek.com/air-transport/airlines-lessors/ryanair-hits-back-italian-airfare-measure> (10.8.2023); <https://www.euronews.com/travel/2023/08/10/italy-flight-price-cap-where-will-it-apply-and-will-it-really-make-airfares-cheaper> (10.8.2023.)

²⁰ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2020_10_118_2297.html

plaćaju ***zračni prevoznici po toni prevezene robe/tereta*** u linijskom i povremenom zračnom prevozu u odlasku (osim za tranzitne pošiljke i pošiljke robe/tereta oslobođene od plaćanja usluga prevoza), obračunato po kg stvarne težine, **iznosi 0,01 EUR**. Operator aerodroma dužan je Hrvatskoj agenciji za civilno zrakoplovstvo dostaviti podatke o prevezenoj robi/teretu u linijskom i povremenom zračnom prevozu u odlasku iz zračne luke (stvarna težina izražena u kg), po pojedinom zračnom prevozniku.

Zračni prevoznici dužni su u cijenu prevozne karte obračunati ***putničku naknadu*** koju plaćaju putnici u međunarodnom civilnom zračnom prometu u odlasku, a koja **iznosi 1,37 EUR, a u domaćem i transfernom odlasku 0,68 EUR**. Operator aerodroma dužan je Agenciji dostaviti izvještaj o broju putnika u civilnom zračnom prometu u odlasku iz zračne luke, po pojedinom zračnom prevozniku.

Na osnovi njihovih izvještaja Agencija ispostavlja račune zračnim prevoznicima i operatoru aerodroma s rokom plaćanja od 30 dana od dana ispostavljanja računa. HACZ robna naknada i HACZ putnička naknada neoporezive su i ne predstavljaju prihod zračnog prevoznika i operatora aerodrome, već su prolazna stavka koju zračni prevoznici i operatori aerodroma naplaćuju u svoje ime, a za račun Agencije.

Propisi Evropske unije

Direktiva 2009/12/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća o naknadama aerodroma²¹

Radi provođenja ove direktive, članom 11. direktive predviđeno je da države članice EU imenuju nezavisno nadzorno tijelo:

Neovisno nadzorno tijelo

1. Države članice imenuju ili osnivaju neovisno tijelo kao svoje nacionalno neovisno nadzorno tijelo kako bi zajamčile pravilnu primjenu mjera koje su poduzete radi ispunjavanja uvjeta iz ove Direktive te kako bi poduzele barem zadatke koji su mu dodijeljeni prema članku 6. To tijelo može biti isti subjekt kojemu je država članica povjerila primjenu dodatnih regulatornih mjera iz članka 1. stavka 5., uključujući odobrenje sustava naplate i/ili visine naknada zračnih luka, pod uvjetom da ispunjava zahtjeve iz stavka 4. ovog članka.
2. U skladu s nacionalnim pravom, ovom se Direktivom neovisno nadzorno tijelo ne sprečava da pod vlastitim nadzorom i punom odgovornošću prenese provođenje ove Direktive na druga neovisna nadzorna tijela, pod uvjetom da se provođenje vrši u skladu s jednakim standardima.
3. Države članice osiguravaju **neovisnost neovisnog nadzornog tijela na taj način što omogućuju da je u zakonskom smislu različit i funkcionalno neovisan od bilo kojega upravnoga tijela zračnih luka i zračnih prevoznika. Države članice koje zadržavaju vlasništvo nad zračnim lukama, upravnim tijelima zračnih luka ili zračnim prevoznicima ili kontrolu nad upravnim tijelima zračnih luka ili zračnim prevoznicima osiguravaju da se funkcije u vezi s takvim vlasništvom ili kontrolom ne prenosi na neovisno nadzorno tijelo. Države članice osiguravaju da neovisno nadzorno tijelo svoje ovlasti koristi nepristrano i transparentno.**

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009L0012>

4. Države članice obavješćuju Komisiju o nazivu i adresi neovisnog nadzornog tijela, zadacima i obvezama koje su mu povjerene te o mjerama koje su poduzete kako bi se osiguralo ispunjavanje uvjeta iz stavka 3.

5. **Države članice mogu uspostaviti mehanizam financiranja za neovisno nadzorno tijelo koji može uključivati naplaćivanje naknada korisnicima zračnih luka i upravnim tijelima zračnih luka.**

Autor Michal Červinka u svom članku iz 2018. godine konstatira da istraživanja pokazuju da fokusiranje regionalnih aerodroma na niskotarifne aviokompanije donosi ekonomske probleme, kao i da im prihodi od avijacijskih aktivnosti ne omogućavaju pozitivne ekonomske rezultate. Naveo je primjer Aerodroma Hahn, koji je imao veliki obim transporta tereta, ali nije ostvario pozitivne rezultate. Također, oblik vlasništva nad aerodromom nema uticaja na ekonomske rezultate, a manji regionalni aerodromi imaju manju pregovaračku moć u odnosu na niskotarifne aviokompanije. Aerodromi u Njemačkoj koji imaju do 3 miliona putnika godišnje ne ostvaruju profit, dok u Austriji profit ostvaruju regionalni aerodromi koji imaju znatno manje od 3 miliona putnika godišnje. Červinka smatra da je rješenje u povećanju prihoda od djelatnosti aerodroma i stvaranju povoljnih uslova za druge vrste avioprevoznika, kao što su standardne aviokompanije i charter-kompanije, što potvrđuju rezultati austrijskih aerodroma, na kojima glavninu liniju čine linije standardnih aviokompanija i charter-kompanija, i koji također imaju značajan obim avionskog i cestovnog prevoza tereta i robe.²²

Niskotarifni avioprevoznici u jugoistočnoj Evropi

U članku iz 2018. godine navodi se da Sjeverna Makedonija zauzima vodeće mjesto u Evropi po tržišnom udjelu niskotarifnih avioprevoznika, dok je Bosna i Hercegovina šesta na popisu. U 2018. godini niskotarifne aviokompanije u Sjevernoj Makedoniji imale su gotovo 66% tržišta, a u Bosni i Hercegovini - 56,2%. Hrvatska je na 20. mjestu popisa. U toj godini u Bosni i Hercegovini su poslovale niskotarifne aviokompanije Air Arabia, Eurowings, Flydubai, Norwegian, Pegasus Airlines, Wizz Air i Eurowings.

U 2016. godini niskotarifne aviokompanije prevezle su 28 posto od ukupnog broja putnika u svijetu, u Evropi - gotovo trećinu svih putnika, u Aziji nešto više od 31 posto, te 25 posto u Sjevernoj Americi.²³

YQ-taksa vs naknada po putniku i toni prevezene robe/tereta

Važno je napomenuti da su YQ-taksa i naknada po putniku i toni prevezene robe **različite kategorije naknada**.

YQ-taksa je naknada ili doplata **za gorivo**. „Kroz YQ taksu aviokompanije naplaćuju rizik od promjena cijene kerozina (nafte) na svjetskom tržištu, rizik od terorističkih napada, od

²² Michal Červinka et al., Are Low Cost Carriers a problem for the management of regional airports?, Transportation Research Procedia 35 (2018) 54–63, str. 62

https://www.researchgate.net/publication/329897226_Are_Low_Cost_Carriers_a_problem_for_the_management_of_regional_airports

²³ <https://www.poslovni.hr/svijet/niskotarifni-zracni-prijevoznici-zavladali-makedonskim-nebom-345021>
17.9.2018.

štrajkova osoblja, od prekida saobraćaja i razne druge procijenjene opasnosti po profit. (...) Ovu taksu koriste aviokompanije, a ne aerodromi, kako se to pogrešno smatra. Aviokompanija preko nje naplati sve potrebne korekcije u cijeni koje su neophodne zbog neplaniranih promjena tržišnih uslova. U YQ taksu aviokompanije ubacuju sve potencijalne rizike kako bi se osigurali da će cijena biti isplativa.”²⁴

Kako je ranije navedeno, naknada koju plaća operator zrakoplova po prevezenom putniku i toni prevezene robe/tereta u odlasku s aerodroma u Bosni i Hercegovini predstavlja prihod Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine.

Nadležnosti državnih organa

Ponudu i potražnju u Bosni i Hercegovini diktira tržište. Niskotarifne aviokompanije su navedene poslovne odluke donijele u svom interesu i iz razloga koji su samo njima poznati. Međutim, evidentno je da te odluke imaju negativan uticaj na razvoj lokalnih zajednica u kojima su međunarodni aerodromi smješteni i ekonomiju Bosne i Hercegovine. Direktno pogađaju i bosanskohercegovačku dijasporu u Evropi. Šta država može učiniti da ublaži navedeni problem i koje su nadležnosti pojedinih državnih organa?

Komisija za saobraćaj i komunikacije Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine Bosne i Hercegovine – U skladu s članom 48. Poslovnika Predstavničkog doma, Komisija, pored ostalog, razmatra pitanja koja se odnose na reguliranje međunarodnog i međuentitetskog saobraćaja i civilno zrakoplovstvo. Komisija je nadležna za nadzor nad radom Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine.

Komisija ima nadležnost da direktno od nadležnih organa zahtijeva, traži i predlaže poduzimanje određenih aktivnosti i mjera, ili da to isto predloži Predstavničkom domu Parlamentarne skupštine Bosne i Hercegovine koji onda od istih organa traži poduzimanje određenih aktivnosti i mjera.

Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine i BHDCA - Prema članu 5. Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj 39/09 i 25/18), za provođenje politike u oblasti civilnog zrakoplovstva nadležno je Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine, osim ako je ovim ili drugim zakonom drugačije određeno, a Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine obavlja dužnosti definirane ovim zakonom, te je nadležna i odgovorna za obavljanje funkcije regulatora i nadzora u civilnom zrakoplovstvu i kontroli leta.

Isti Zakon propisuje da se BHDCA, pored ostalog, finansira i iz naknade koju plaćaju putnici u odlasku s aerodroma u Bosni i Hercegovini i od naknade koju plaćaju operateri zrakoplova po toni prevezene robe/tereta u civilnom zračnom saobraćaju. Ove naknade se utvrđuju posebnom odlukom BHDCA. (*Član 13. stav (1) tač. c) i d) i član 13. stav (3) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine*)

Ako nije drugačije utvrđeno ovim zakonom, BHDCA je nadležna za donošenje svih propisa zasnovanih na ovom zakonu. (*Član 14. Zakona*)

²⁴ „Doplatna taksa (YQ)”. Izvor: internetski portal Aviokarta <https://www.aviokarta.net/doplatna-taksa-yq/> (datum pristupa 2.8.2023.)

Aerodromi - Pravo i odgovornost za izgradnju i upravljanje aerodromima imaju institucije entiteta BiH, kako propisuje član 36. Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine.

Naučne analize i objašnjenja čestih izmjena i obustavljanja linija niskotarifnih avioprevoznika

U **2016. godini** autori Jaap G. de Wit i Joost Zuidberg objavili su analizu obustavljanja linija niskotarifnih kompanija, sačinjenu s ciljem pomoći u predviđanju njihovog obustavljanja.²⁵ Napominju da se analiza i obustavljanje odnosi samo na aviolinije koje su obustavljene duže od jedne sezone. U članku navode da je obustavljanje linija svojstveno niskotarifnim aviokompanijama u periodu kad razvijaju svoju prevoznu mrežu. Ove kompanije fokusiraju se na sekundarne aerodrome i linije niskog intenziteta, a prilikom otvaranja novih linija primjenjuju strategiju *trial-and-error* (*pokušaj i greška*). Sve to dovodi do velikog broja novootvorenih linija godišnje, ali može dovesti i do značajnog broja obustavljenih linija. Autori konstatiraju da je predviđanje obustavljanja linija važno za održivost manjih aerodroma, a razumijevanje osobina linija kod kojih postoji značajan rizik obustavljanja može pomoći da sekundarni aerodromi selektivnije primjenjuju tržišne olakšice, te da se tako smanji broj obustavljenih linija. Naime, mnogi sekundarni aerodromi (aerodromi srednje veličine) fokusiraju se na niskotarifne aviokompanije i za njih pripreme odgovarajuće objekte, uređaje i infrastrukturu, kao i dodatne poticaje. Na primjer, u ljeto 2014. godine Ryanair je prvi put smanjio svoju prevoznu mrežu, jer je promijenio poslovni model, tj. fokusirao se na primarne aerodrome i tada je uveo 138 novih aviolinija, a obustavio 222 aviolinije. Također, Ryanair je premjestio svoj operativni rad s Aerodroma Rim Ciampino na Aerodrom Rim Fiumicino te dodao Barcelonu el Prat u svoju mrežu, što je uticalo na susjednu bazu Ryanaira u Gironi. Kad je uspostavio bazu na primarnom aerodromu u Briselu, to je uticalo na njegovu bazu na obližnjem Aerodromu Charleroi.

Rezultati njihove empirijske analize, u kojoj su primijenili određene ekonometrijske modele, pokazuju da su najstabilnije aviolinije između sjeverozapadne Evrope i Mediterana. Za aviolinije unutar istočne Evrope vjerovatnoća obustavljanja je četiri puta veća nego za linije unutar zapadne Evrope. Najmanja vjerovatnoća obustavljanja odnosi se na sezonske linije i linije koje su dugo u upotrebi.

Ukoliko je otvaranje aviolinije bilo zasnovano prvenstveno na strategiji *trial-and-error* (*pokušaj i greška*), veća je vjerovatnoća obustavljanja, **jer aviokompanije obustavljaju linije ako na početku potražnja ostane nedovoljna i u slučaju namjere da se povećaju aerodromske naknade ili uvedu naknade za putnike i drugi porezi.**

Geografski, značajne su razlike u ponašanju pojedinih niskotarifnih aviokompanija. Ryanair ima najviše obustavljenih linija na tržištu sjeverozapadne Evrope, dok kompanija easyJet ima najviše obustavljenih linija na tržištima unutar Mediterana i između istočne Evrope i Mediterana, što vjerovatno znači da je Ryanair koncentriran na evropske regije u razvoju, a easyJet na tržište u zapadnoevropskim gradovima. Kompanija Norwegian ima najmanje obustavljenih linija na svom glavnom tržištu - između Skandinavije i Mediterana. Također, kompanija Wizz Air ima najmanje obustavljenih linija na svom glavnom tržištu – između

²⁵ J.G. de Wit, J. Zuidberg, Route churn: an analysis of low-cost carrier route continuity in Europe, Journal of Transport Geography 50 (2016) 57–67 <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.04.003>

istočne i zapadne Evrope (*napomena: u ovoj analizi autori su u okviru istočne Evrope obuhvatili i jugoistočnu Evropu*). Također, Wizz Air ima najmanje obustavljenih linija između primarnih i sekundarnih aerodroma, što znači da se drži linija između glavnih aerodroma istočne Evrope i manjih aerodroma zapadne Evrope, **dok su linije s manjih aerodroma istočne Evrope češće predmet obustavljanja**, vjerovatno zbog oscilacija u potražnji na tim aerodromima.

Ukupni rezultati ove analize pokazuju da su aviolinije u smislu obustavljanja osjetljivije tokom ekonomskih kriza. Najstabilnije tržište je ono između sjeverozapadne Evrope i Mediterana, dok je najveća vjerovatnoća obustavljanja aviolinija – **na nestabilnom tržištu istočne Evrope**. Linije između primarnih aerodroma češće su predmet obustavljanja, vjerovatno zbog velikih operativnih troškova, dok je za duge aviolinije manja vjerovatnoća obustavljanja – vjerovatno zato što su troškovi veliki te se manje primjenjuje strategija “*pokušaj i greška*”, a, osim toga, konkurencija koju predstavljaju alternativni vidovi prevoza žešća je za kratke aviolinije. Što je veći broj sjedišta na jednoj liniji, manja je vjerovatnoća njezinog obustavljanja, a najčešće se obustavljaju linije s popunjenih 15000 sjedišta u odlasku i jednom smjeru godišnje. Bitan faktor je i udio aviokompanije na određenom tržištu. Najmanja vjerovatnoća obustavljanja aviolinija je kada aviokompanija učestvuje na tržištu od 50% do 99%. Vjerovatnoća obustavljanja aviolinije povećava se u slučaju udjela na tržištu manjeg od 30%, tj. žestoke konkurencije, kao i u slučaju monopola (**monopol aviolinija dešava se na tržištima niskog intenziteta, osjetljivim na oscilacije u potražnji i druge promjene na tržištu**). Ljetne linije stabilnije su od zimskih, a što je linija duže u opticaju, manja je vjerovatnoća da će biti obustavljena.

Pojedinačno, Ryanair se pokazao veoma osjetljivim na ekonomske krize. Lojalniji je dugim linijama, a obustavlja linije gdje ima mali udio na tržištu (ne može izdržati konkurenciju) i one gdje je jedini prevoznik (nedovoljna potražnja). Mala je vjerovatnoća da će Ryanair obustaviti sezonske linije, posebno one ljetne. Što duže Ryanair saobraća određenom linijom, manja je vjerovatnoća njenog obustavljanja, a to potvrđuje da Ryanair (ponekad) primjenjuje strategiju *trial-and-error* (*pokušaj i greška*).

Kompanija **Wizz Air**, kao i Ryanair, veoma je osjetljiva na ekonomsku situaciju. Wizz Air je najlojalniji tržištu između primarnih aerodroma istočne Evrope i sekundarnih aerodroma sjeverozapadne Evrope. Najveća vjerovatnoća obustavljanja odnosi se na linije između istočne Evrope i Mediterana, unutar istočne Evrope i unutar Mediterana. **Wizz Air je posebno lojalan tržištima gdje ima monopol**, dok je u slučaju oštre konkurencije veća vjerovatnoća obustavljanja linija.

Autori su u svojoj analizi procijenili da će u narednim godinama niskotarifne aviokompanije **stalno vršiti izmjene u svojim prevoznim mrežama, kako bi privukle dovoljnu potražnju, a to može rezultirati povećanim obustavljanjem aviolinija**, pri čemu su sekundarni i tercijarni aerodromi izloženi najvećem riziku gubitka saobraćaja, što može imati negativne ekonomske i socijalne posljedice po te aerodrome i regije.